



Марценюк Л. В.

## ВИЗНАЧЕННЯ РАЦІОНАЛЬНОЇ МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЮ ТУРИСТИЧНОЮ КОМПАНІЄЮ «ВУЗЬКОКОЛІЙНІ ЗАЛІЗНИЦІ»

*Розроблено концептуальні засади моделей залізничних компаній для організації туристичних перевезень по вузьким коліям, які базуються на принципах виконання певних функцій та наявних інвестицій на розвиток.*

*Вперше в Україні розроблено новий методичний підхід для визначення фінансових потоків залізничної туристичної компанії, що дозволить прогнозувати економічні показники її роботи.*

**Ключові слова:** вузькоколійна залізниця, туристична компанія, туризм, залізничний туризм, фінансовий потік, організаційна структура.

### 1. Вступ

Вузькоколійні залізниці користуються великим попитом у туристів всього світу. Подорож у зазвичай старовинних вагончиках по вузькій колії приносить багато задоволення пасажиром, і найголовніше — вони готові витратити на ці подорожі немалі кошти.

В розвинених країнах багато уваги як з боку держави, так і приватних інвесторів приділяється відновленню і розвитку залізниць. В Україні один із перспективних напрямків вкладання коштів — це комплексне відновлення вузькоколійних залізниць. Саме підтримка з боку бізнес-структур дозволить розвинути в нашій країні залізничний туризм, адже на придбання сучасного рухомого складу та відновлення інфраструктури потрібні великі кошти.

Більша частина туристів, що подорожують залізницею, обирають саме вузькоколійки. В Австрії великим попитом користується маршрут через мальовничі Альпи, в Румунії туристи за допомогою вузькоколійки добираються до замку Дракули, в Словенії їздять на солоні озера, в Таїланді їздять по вузькоколійній «Залізниці смерті», в Аргентині на поїзді під назвою «До неба». Цей перелік можна продовжувати, адже розвинена мережа вузькоколійок є в Італії, Швейцарії, Японії, США, Польщі, Іспанії, Німеччині та інших країнах.

В Україні вузькоколійні маршрути прокладені на Рівненщині, Львівщині, Закарпатті та Івано-Франківщині. Однак, мало хто з українців, не кажучи вже про іноземців, знають про них. Тому створення позитивного іміджу нашої країни, популяризація подорожей залізничним транспортом, приведення до ладу інфраструктури та підвищення рівня сервісу — першочергові завдання.

Актуальність досліджень підтверджується тим, що розвиток існуючої транспортної та будівництва повного комплексу туристичної інфраструктури за допомогою інвестицій приватних або державних інвесторів може стати потужним поштовхом до підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, ту-

ристичної індустрії, а також до розвитку економіки України. Відновлення вузькоколійних залізниць в Україні в Карпатському регіоні — це, в першу чергу, економічно необхідний проект, адже він дасть поштовх до розвитку машинобудування, будівництва й енергетики та дозволить здійснити протипавдовкові заходи. Серед соціальних переваг проекту — зниження міграційних процесів та рівня безробіття, зняття соціальної напруги, надання статусу Закарпаттю важливого компоненту у житті країни в цілому.

### 2. Аналіз літературних даних та постановка проблеми

Туристичні об'єкти все ще залишаються незатребуваними із-за низького рівня розвитку інфраструктури туристичних послуг, а інфраструктура не відновлюється із-за незацікавленості інвесторів, адже держава жодним чином не стимулює їх. Серед напрямів покращення ситуації на українському ринку туристичних послуг можливі наступні кроки: відновлення інфраструктури, розвиток соціальних туристичних програм, удосконалення інформаційної політики, реконструкцію туристичних об'єктів та інші [1].

Розвиток туристичних маршрутів є одним з ефективних перспективних напрямків діяльності залізниць України. При цьому потрібно дотримуватися європейських стандартів якості послуг, адже тільки завдяки високому сервісу вдасться підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту та туристичної галузі і, як наслідок, привабити велику кількість туристів [2].

Україна має високий потенціал санаторно-оздоровчого, курортного, історико-культурного й екологічного туризму, а промисловий, діловий та освітній туризм мають середній потенціал і потребують розширення об'єктів туристичного інтересу та розвитку туристичної інфраструктури. Внутрішній ринок туристичних послуг має високий потенціал щодо пропозиції рекреаційних

послуг, тож формування попиту повинно здійснюватися за рахунок імпортозаміщення послуг виїзного туризму, що є важливим завданням реалізації державного регулювання туризму [3].

Розвиток туризму в Україні перебуває лише на початковій стадії. Збільшення потоків внутрішнього та в'їзного туризму нині уповільнюється через низку негативних факторів, до яких належать: недостатній розвиток туристичної інфраструктури; недосконалість нормативно-правової бази; економічна та політична нестабільність у країні; обмеженість асортименту запропонованих послуг; відсутність комплексного бачення країни як перспективної туристичної дестинації; недосконалість реклами українських туристичних центрів за кордоном та ін. [4].

До основних напрямів туристичної діяльності слід віднести: розміщення (готельне господарство, санаторно-курортні заклади), перевезення (транспортні організації), посередницькі послуги (туроператори і турагенти), організація відпочинку та послуги громадського харчування [5].

На жаль, кожен із перерахованих ланцюгів у загальній схемі туристичних послуг в Україні поки що не відповідає європейським стандартам, а отже кінцевий споживач — турист — не має бажання витратити кошти на відпочинок низького рівня, обираючи пропозиції інших, більш розвинених у цьому контексті країн.

В Україні є п'ять основних сегментів українських споживачів турпродукту:

- «Споживачі престижного туристичного продукту» — відрізняються високим посадовим статусом (який зобов'язує обирати дорогі престижні тури), достатнім для таких подорожей матеріальним забезпеченням та наданням переваги діловим турам, до чого спонукає рід занять.

- «Споживачі активного комфортного відпочинку» — переважно молоді люди, що зумовлює вибір ними активних форм відпочинку. Водночас ця категорія належить до елітного соціального прошарку (тому відпочинок має бути обов'язково комфортним); відрізняється від інших високим рівнем освіти, що разом із високим посадовим статусом, обумовлює доступність вибору різних видів турів.

- «Споживачі переважно пасивного пізнавального відпочинку» — порівняно з попередніми сегментами, мають нижчий рівень освіти, нижчий посадовий статус та матеріальне забезпечення. Звідси впливає припущення, що саме тому вони подорожують переважно один раз на рік з метою відпочинку. Порівняно з іншими, ця група найбільш схильна до поєднання відпочинку з пізнавальними подорожами.

- «Споживачі недорогого комфортного, бажано усамітненого відпочинку» не обіймають керівних посад. На відміну від перших трьох сегментів, тут помітна значна вікова диференціація. Оскільки матеріальне забезпечення суттєво відрізняється від першого та другого сегментів, представники цього сегмента схильні обирати недорогий, проте комфортний відпочинок.

- «Споживачі нечастого недорогого відпочинку, організованого самостійно» відрізняється найнижчим рівнем освіти його представників і найменшим рівнем їх матеріального забезпечення. Саме тому ці

споживачі схильні обирати недорогий відпочинок, заощаджуючи матеріальні кошти, організовуючи його самостійно [6].

Автор статті вважає, що для кожної із перерахованих вище груп при вдалому менеджменті туристичної компанії можна було б запропонувати залізничний екскурсійний тур, який би задовольнив вимоги кожної групи споживачів турпродукту. Приклади успішного функціонування туристичних залізниць є в багатьох країнах, причому популярністю користуються як бюджетні маршрути за десятки або сотні доларів, так і шикарні подорожі вартістю від 20 до 60 тисяч доларів.

Успішний розвиток туристичної галузі неможливий без активного впливу держави на умови її функціонування. Участь держави полягає у: зниженні ціни інвестицій у туристичні проекти, що включає позики за вигідними відсотками, встановленні податкових пільг, захисті від подвійного оподаткування; продажі, оренді землі або об'єктів інфраструктури за ціною, нижчою ринкової; прямих субсидіях, наданні гарантій на інвестиції з метою залучення іноземних інвесторів. Вибір варіанту управління інвестиціями в індустрії туризму залежить від специфіки економічного розвитку країни.

В Україні управління інвестиціями, яке ґрунтується на розподілі повноважень між загальнодержавними та регіональними рівнями державного управління, має доповнюватися координацією діяльності громадських організацій та активного співпрацю з потенційними інвесторами, у тому числі іноземними [7].

Створення привабливого інвестиційного середовища є таким же важливим завданням держави, як і забезпечення економічного зростання та підвищення життєвого рівня населення.

Ключовим питанням ефективного управління інвестиціями в туристичній галузі є створення позитивного іміджу України, відновлення довіри зі сторони вітчизняних та іноземних інвесторів.

### 3. Об'єкт, мета та задачі дослідження

*Об'єкт дослідження* — моделі управління туристичними компаніями, які використовують залізничні перевезення та фінансові потоки цих компаній.

*Мета дослідження* — розробка раціональної моделі управління залізничною туристичною компанією «Вузкоколіїні залізниці» та методичного підходу щодо визначення фінансових потоків залізничної туристичної компанії.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі задачі:

1. Розробити структурну схему підпорядкованості окремого виробничого підрозділу (дивізіону) з перевезень туристів по звичайним та вузьким коліям ПАТ «Українська залізниця».
2. Розробити схему взаємодії окремого самостійного туристичного залізничного підприємства з ПАТ «Українська залізниця».
3. Розробити схему фінансових потоків залізничної компанії.
4. Розробити математичну модель руху фінансових потоків туристичної компанії, яка буде займатися організацією туристичних перевезень за допомогою залізничного транспорту.

#### 4. Матеріали та методи досліджень особливостей визначення раціональної моделі управління залізничною туристичною компанією «Вузькоколіїні залізниці» та визначення фінансових потоків залізничної туристичної компанії

Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі у сфері туристичних залізничних перевезень; теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності виробництва, ринкової трансформації економіки, управління національним господарством. Для вирішення поставлених задач використовувалися такі загальнонаукові та спеціальні методи:

- математичної статистики — для обробки статистичних даних;
- математичного та порівняльного економічного аналізу — для визначення закономірностей пасажирських перевезень на залізничному транспорті;
- теорії ймовірностей — для обробки та прогнозування обсягів фінансових потоків туристичних компаній;
- організаційно-розпорядчий — для побудови організаційної структури туристичної компанії;
- прийняття рішень, стратегічного планування та системний підхід — для проведення наукових досліджень стосовно підвищення ефективності туристичних перевезень в умовах реформування галузі.

Інформаційну базу дослідження склали: результати власних досліджень [8, 9], праці вітчизняних [1–7, 10] та іноземних вчених [11–13], науково-дослідні роботи, статистичні матеріали та інтернет-джерела.

#### 5. Результати дослідження особливостей визначення раціональної моделі управління залізничною туристичною компанією «Вузькоколіїні залізниці» та визначення фінансових потоків залізничної туристичної компанії

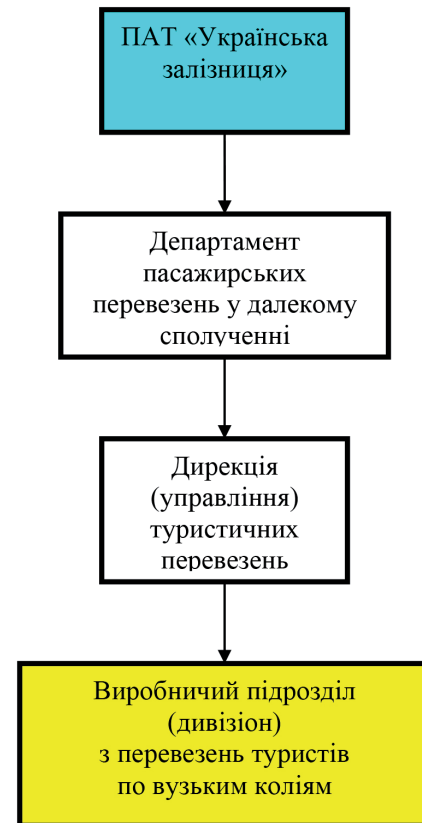
У попередніх дослідженнях автора було розглянуто різні варіанти моделей управління туристичними компаніями, які використовують залізничні перевезення [8, 9].

Для вузьких залізничних колій Закарпатського регіону можливо використати лише два з них.

Розглянемо перший варіант (рис. 1) — утворення окремого виробничого підрозділу з надання трансферних та туристичних послуг по вузьким коліям. Цей підрозділ буде підпорядковано Дирекції (управлінню) туристичних перевезень, який в свою чергу, буде адміністративно підпорядковано Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні.

Виникає питання, чи може структурний підрозділ з організації туристичних перевезень бути підпорядковано безпосередньо Львівській залізниці. Юридично, з жовтня 2015 року це стало неможливо, оскільки ПАТ «Українська залізниця» побудовано за вертикально-інтегрованою структурою, а туристичними перевезеннями буде займатися Департамент пасажирських перевезень у далекому сполученні. Але утриманням вузьких залізничних колій, організацією руху туристичних поїздів та забезпеченням

їх локомотивною тягою буде займатися регіональна філія «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ».



**Рис. 1.** Варіант 1. Структурна схема підпорядкованості окремого виробничого підрозділу (дивізіону) з перевезень туристів по звичайним та вузьким коліям ПАТ «Українська залізниця».

**Примітка:** розробка автора

За умови такої організації туристичних перевезень по вузьким коліям та забезпечення необхідного сервісу під час проведення екскурсій на ПАТ «УЗ» буде покладено такі функції:

1. Проведення маркетингових досліджень з прогнозування попиту на туристичні перевезення.
2. Розробка техніко-економічного обґрунтування доцільності будівництва нових та реконструкції існуючих вузьких залізничних колій та впровадження туристичних перевезень в Закарпатському регіоні.
3. Придбання нового спеціального рухомого складу для перевезення туристів по вузьким коліям.
4. Визначення обсягів послуг, які будуть передані на аутсорсинг іншим організаціям (туристичним агентствам, ресторанам, кафе, колибам, готелям, апартаментам, базам відпочинку та ін.).
5. Визначення різних варіантів прибуткових маршрутів для перевезення та обслуговування туристів по вузьким коліям та розробка калькуляцій вартості путівок на туристичні перевезення за різними маршрутами та термінами подорожі.
6. Забезпечення туристичних поїздів водою, утилізацією каналізаційних відходів, паливом, електроенергією, харчуванням та необхідним комфортом під час подорожі.
7. Забезпечення туристичних поїздів під час подорожі кваліфікованим персоналом (поїзною локомотивною бригадою, стюардами, електромеханіками та ін.).

8. Організація утримання вузьких залізничних колій, руху туристичних поїздів та забезпеченням їх локомотивною тягою.

9. Проведення рекламної роботи із залучення туристів до перевезень по вузьких коліях, або передача цих функцій окремій туристичній компанії та рекламним агенціям.

10. Організація трансферних перевезень туристів від місця відпочинку, вокзалу готелю та ін. автомобілями або рельсомобілями. Ці функції можуть бути передані автомобільним компаніям.

## 6. Обговорення результатів аналізу особливостей визначення раціональної моделі управління залізничною туристичною компанією «Вузькоколійні залізниці» та визначення фінансових потоків залізничної туристичної компанії

Аналізуючи вказаний вище перелік функцій можна сказати, що ПАТ «УЗ» ще кілька років не зможе виконувати такий обсяг туристичних послуг, оскільки в неї немає зайвих коштів на будівництво та реконструкцію вузьких колій, придбання нового рухомого складу, розвиток туристичної інфраструктури регіону.

З погляду на сказане вище, доцільне буде використання іншого варіанту моделі організації туристичної залізничної компанії, яка являє собою незалежне самостійне підприємство — юридичну особу засноване на кошти різних власників без участі в капіталі ПАТ «УЗ». Цей варіант (рис. 2) повністю ліквідує її залежність від інвестицій Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» і робить компанію повністю самостійною. Вона тільки сплачує ПАТ «УЗ» кошти за доступ до залізничної інфраструктури, використання орендованого рухомого складу (за необхідністю), плату за обслуговування, ремонт власного рухомого складу та інші послуги ПАТ «УЗ». В цьому разі компанія може мати свій сучасний рухомий склад.

Такий варіант розвитку туристичного ринку Закарпатського регіону більш реальний, оскільки зараз вже є бажання вкладати кошти в цей проект. В цьому разі на ПАТ «УЗ» будуть покладені такі функції:

1. Розробка техніко-економічного обґрунтування доцільності будівництва нових та реконструкції існуючих вузьких залізничних колій та впровадження туристичних перевезень в Закарпатському регіоні.

2. Розробка тарифів на перевезення туристів по вузьким коліям за різними маршрутами з урахуванням терміну подорожі.

3. Забезпечення туристичних поїздів водою, утилізацією каналізаційних відходів, паливом, електроенергією, харчуванням та необхідним комфортом під час подорожі.

4. Забезпечення туристичних поїздів під час подорожі кваліфікованим персоналом: поїзною локомотивною бригадою, стюардами (за необхідністю), електромеханіками та ін.

5. Організація утримання вузьких залізничних колій, руху туристичних поїздів та забезпеченням їх локомотивною тягою.

*Наукова новизна.* Розроблено концептуальні засади моделей залізничних компаній для організації туристичних перевезень по вузьким коліям, які базуються на принципах самостійного виконання певних обсягів функцій залежно від нової структури Департаменту пасажирських перевезень в далекому сполученні, наявних інвестицій на реконструкцію і будівництво вузькоколійної магістралі та придбання спеціалізованого рухомого складу, що дозволить ліквідувати заборгованість регіональної філії «Львівська залізниця» від утримання існуючих вузьких колій та отримати додатковий дохід від стійкого забезпечення туристичних перевезень.

*Аналогова і математична моделі фінансових потоків новоутвореної залізничної туристичної компанії.* Для правильного вирішення проблеми, чіткішого уявлення та розуміння фінансових процесів, що будуть відбуватися в новоутвореній залізничній туристичній компанії, доцільно побудувати аналогову модель фінансових потоків.

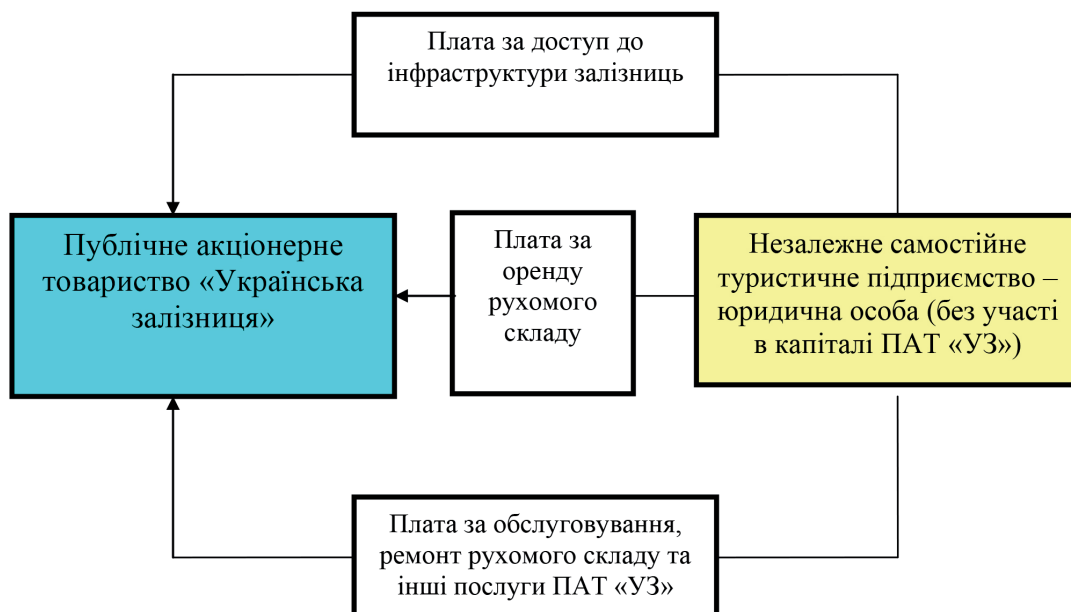


Рис. 2. Варіант 2. Схема взаємодії окремого самостійного туристичного залізничного підприємства з ПАТ «Українська залізниця».

Примітка: розробка автора

Вона дозволить врахувати всі чинники, що впливають на ефективність роботи цієї компанії, спрогнозувати величини доходів, витрат та економічні показники її роботи. Аналогова модель являє собою спрощену модель фінансових потоків компанії, яка з великим ступенем ймовірності поводить себе як реальна, проте не є такою.

На рис. 3 подана схема фінансових потоків майбутньої залізничної туристичної компанії.

Умовно фінансові потоки компанії можна поділити на чотири групи:

1. Інвестиційні надходження компанії.
2. Доходи компанії з різних джерел.
3. Витрати компанії.
4. Податки, інші обов'язкові внески, платежі та збори.

Розглянемо детальніше кожну групу фінансових потоків.

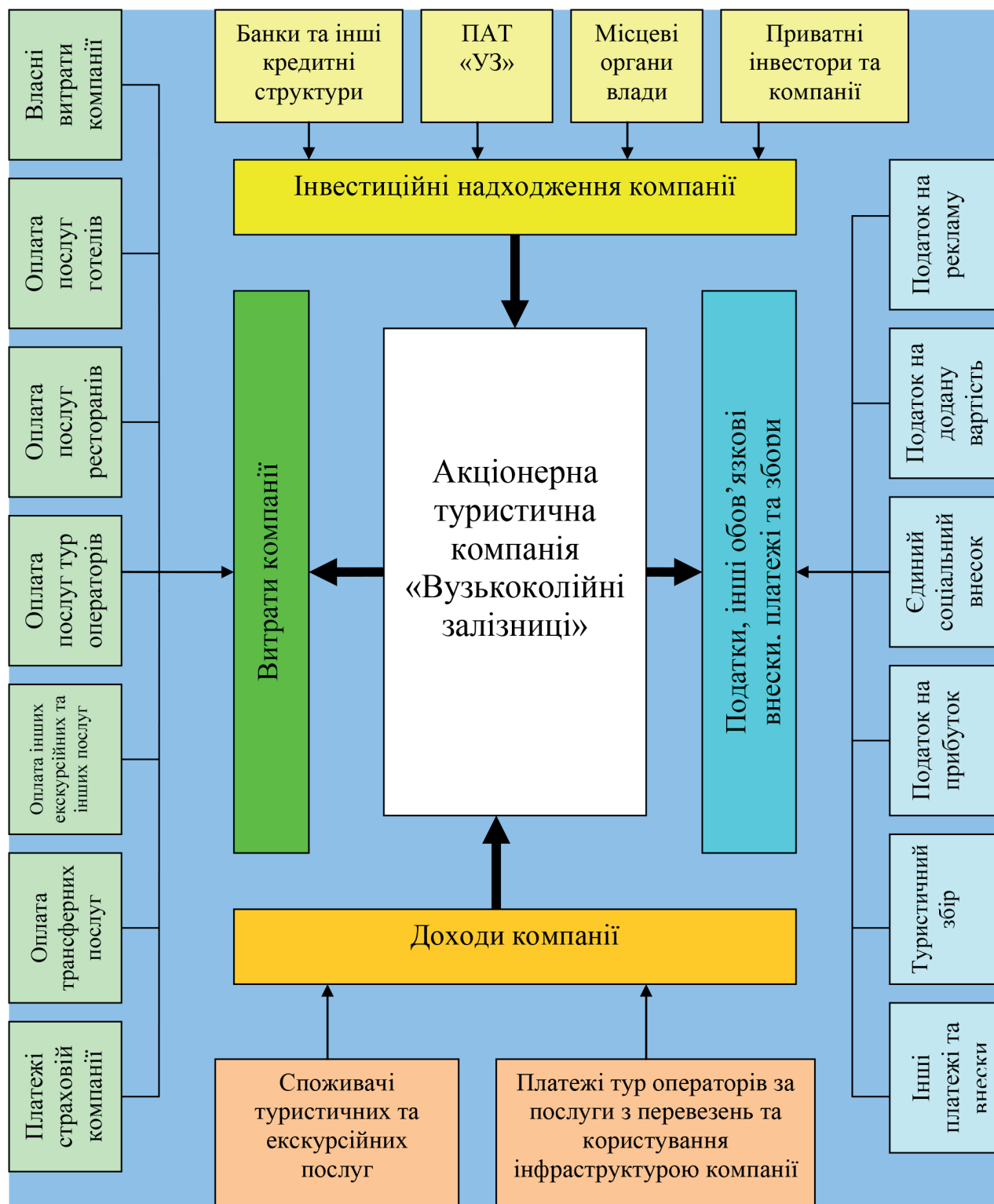


Рис. 3. Схема фінансових потоків залізничної компанії. Примітка: розробка автора



Інвестиційні надходження компанії мають основні чотири джерела: банки та інші кредитні структури; публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»; місцеві органи влади; приватні інвестори та компанії.

Слід сказати, що якщо говорити про організацію вузькоколіїних залізничних подорожей в Закарпатті, то є бажання вкладати кошти у відродження вузькоколіїного руху в регіоні мають місцеві органи влади, та приватні інвестори. Що стосується ПАТ «УЗ», то її керівництво досі не визначилося, як діяти в цьому напрямку.

Доходи акціонерної компанії «Вузькоколіїні залізниці» мають два потужних джерела: споживачі туристичних та екскурсійних послуг; платежі туроператорів за послуги з перевезень та користування інфраструктурою компанії.

Перше джерело — це самостійна організація туристичних подорожей компанією «Вузькоколіїні залізниці» при якій інші туристичні компанії, готелі, ресторани, колиби та туристичні структури регіону являються лише контрагентами.

Друге джерело — це платежі інших туроператорів за послуги з перевезень та користування інфраструктурою компанії. Ці туроператори використовують залізничні перевезення як трансферні послуги, а також сплачують компанії «Вузькоколіїні залізниці» послуги інших об'єктів інфраструктури, що належать їй (готелі, ресторани та ін.).

Витрати компанії утворюються з семи основних складових: оплата трансферних послуг автомобільних фірм; оплата інших екскурсійних послуг; оплата послуг туроператорів; оплата послуг ресторанів; оплата послуг готелів; власні витрати компанії; платежі страховій компанії.

У вказаний перелік входять основні контрагенти компанії «Вузькоколіїні залізниці», яким вона сплачує рахунки за отримання їх послуг, а саме: автомобільним фірмам за надання послуг з перевезення туристів від залізничної лінії до місць проведення екскурсій, ресторанів, колиб, готелів; екскурсійним бюро за послуги професійних гідів, перекладачів, що проводять місцеві екскурсії; туроператорам, що проводять локальні екскурсійні подорожі у складі туристичної поїздки; готелям, ресторанам та колибам за харчування туристів у місцях проведення планових екскурсів; окремим готелям, віллам та власникам апартаментів за проживання та ночівлю під час планових поїздок у межах путівок; страховим компаніям за страхування туристів під час туристичної подорожі.

Крім вказаних витрат, компанія має витрати на утримання та ремонт залізничної інфраструктури (якщо вона на балансі компанії), рухомого складу, власної готельної, ресторанної та іншої інфраструктури, проведення маркетингових досліджень, проведення рекламних заходів та інших робіт.

До останньої групи фінансових потоків слід віднести податки, інші обов'язкові внески, платежі та збори, а саме: податок на додану вартість; податок на прибуток; єдиний соціальний внесок; туристичний збір; податок на рекламу; інші платежі та внески. Вказані податки регламентуються чинним законодавством.

Якщо аналогова модель дозволяє візуально уявити рух фінансових потоків, то для виконання поточних та перспективних розрахунків слід використовувати мате-

матичну модель. Математична модель у стислій формі описує розрахунки, що слід виконувати для визначення чистого доходу компанії «Вузькоколіїні залізниці». У даному випадку чистий дохід (ФЧД) являє собою різницю між усіма видами надходжень та витрат і фактично є сумою частини фінансового результату, що утворює економічні, статутний та резервний фонди компанії. Математично це можна записати формулою (1).

$$\text{ФЧД} = (D_{\text{тл}} + D_{\text{нп}} + I + \text{КБ}) - (B_{\text{стор}} + B_{\text{вк}} + B_{\text{ск}} + B_{\text{п}} + B_{\text{кб}}), \quad (1)$$

де  $D_{\text{тл}}$  — річні доходи від туристичної діяльності компанії, тис. грн.;  $D_{\text{нп}}$  — доходи компанії від надання послуг іншим тур операторам із залізничних перевезень та за користування туристичною інфраструктурою компанії, тис. грн.;  $I$  — річні інвестиції на розвиток компанії, що не включаються до уставного фонду, тис. грн.;  $\text{КБ}$  — кредити банків та інших структур, отримані у поточному році, тис. грн.;  $B_{\text{стор}}$  — річні платежі стороннім організаціям, з якими компанія має виробничі відносини, тис. грн.;  $B_{\text{вк}}$  — річні власні витрати компанії, тис. грн.;  $B_{\text{ск}}$  — річні платежі страховим компаніям за страхування туристів та пасажирів, тис. грн.;  $B_{\text{п}}$  — річні податки, інші обов'язкові внески, платежі та збори, тис. грн.;  $B_{\text{кб}}$  — погашення тіла кредиту та відсотків за кредитом в поточному році тис. грн.

Математична модель (1) відрізняється від економічного критерію і має інший економічний зміст. Критерій ставить своєю метою порівняти між собою кілька варіантів організації залізничної туристичної компанії та вибрати з них найкращий за чистим дисконтиним доходом з урахуванням терміну вкладення доходів, витрат та інвестицій. Мета математичної моделі — показати фактичний чистий дохід компанії (сума, що йде на відтворення економічних, резервного та статутного фондів).

**Наукова новизна.** Набув подальшого розвитку методичний підхід щодо визначення фінансових потоків залізничної туристичної компанії, який відрізняється від існуючих урахуванням можливих фінансових інвестицій від ПАТ «Українська залізниця», приватних підприємств, організацій, кредитних ресурсів, витрат на оплату послуг туристичних контрагентів, податків, інших обов'язкових внесків, платежів та зборів, що дозволить врахувати всі чинники, що впливають на ефективність роботи цієї компанії, спрогнозувати величини доходів, витрат та економічні показники її роботи.

## 7. Висновки

У результаті проведених досліджень:

1. Розроблено структурну схему підпорядкованості та взаємодії окремого виробничого підрозділу (дивізіону) з перевезень туристів по звичайним та вузьким коліям ПАТ «Українська залізниця». Згідно з цією схемою, ПА «УЗ» матиме значний перелік функцій по організації туристичних перевезень від маркетингових досліджень до придбання рухомого складу та оновлення інфраструктури. Але в даний час ПАТ «УЗ» не зможе виконувати такий обсяг туристичних послуг, оскільки у компанії немає зайвих коштів на будівництво та реконструкцію вузьких колій, придбання нового рухомого складу, розвиток туристичної інфраструктури регіону тощо.

2. Розроблено схему взаємодії окремого самостійного туристичного залізничного підприємства з ПАТ «Українська залізниця». Виявлено, що з урахуванням юридичного статусу ПАТ «Українська залізниця» та її обмеженими фінансовими можливостями, доцільним буде використання тієї варіанту моделі організації туристичної залізничної компанії, яка являє собою незалежне самостійне підприємство — юридичну особу засноване на кошти різних власників без участі в капіталі ПАТ «УЗ». Цей варіант повністю ліквідує її залежність від інвестицій Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» і робить компанію повністю самостійною. Вона тільки сплачує ПАТ «УЗ» кошти за доступ до залізничної інфраструктури, використання орендованого рухомого складу (за необхідністю), плату за обслуговування, ремонт власного рухомого складу та інші послуги ПАТ «УЗ». В цьому разі компанія може мати свій сучасний рухомий склад.

3. Розроблено схему фінансових потоків залізничної компанії. Вказано, що доходи акціонерної компанії «Вузькоколіїні залізниці» мають два потужних джерела: споживачі туристичних та екскурсійних послуг; платежі туроператорів за послуги з перевезень та користування інфраструктурою компанії. Серед витрат компанії може бути багато напрямків, але їх можна скоротити, віддавши частину функцій зацікавленим у розвитку вузькоколіїнок в Україні бізнес-структурам.

4. Розроблено математичну модель руху фінансових потоків туристичної компанії, яка буде займатися організацією туристичних перевезень за допомогою залізничного транспорту. Математична модель у стислій формі описує розрахунки, що слід виконувати для визначення чистого доходу компанії «Вузькоколіїні залізниці». У даному випадку чистий дохід являє собою різницю між усіма видами надходжень та витрат і фактично є сумою частини фінансового результату, що утворює економічні, статутний та резервний фонди компанії.

Розвиток залізничного туризму в Україні сприятиме відновленню занедбаної матеріальної бази залізниць, а також може стати додатковим джерелом фінансових надходжень місцевих бюджетів.

## Література

- Хаустова, В. Є. Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні [Текст] / В. Є. Хаустова, Є. Ф. Горбатова // Проблеми економіки. — 2010. — № 2. — С. 28–33.
- Новіцька, І. В. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України [Текст] / І. В. Новіцька // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2013. — № 41. — С. 114–117.
- Козубова, Н. В. Оцінка потенціалу внутрішнього ринку туристичних послуг [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03 / Н. В. Козубова; НАН України, НДЦ індустр. проблем розвитку. — Харків, 2015. — 20 с.
- Козловський, Є. В. Державне регулювання в галузі туризму: становлення та розвиток в Україні [Текст]: автореф. дис. ... канд. з держ. управ.: 25.00.02 / Є. В. Козловський. — Київ, 2008. — 19 с.
- Полюга, В. О. Економічні і організаційні важелі регуляторної політики розвитку туризму [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.02.03 / В. О. Полюга. — Ужгород, 2005. — 27 с.
- Шульгіна, Л. М. Маркетинг підприємств туристичної галузі [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 / Л. М. Шульгіна. — Київ, 2006. — 41 с.
- Стойка, В. О. Актуальні проблеми та перспективи розвитку туристичної галузі як пріоритетного напрямку інвестування соціальної сфери [Текст] / В. О. Стойка // Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки і управління. — 2011. — № 1(9). — С. 96–104.
- Марценюк, Л. В. Визначення оптимальних структур управління туристичними перевезеннями [Текст] / Л. В. Марценюк // Економіка та держава. — 2016. — № 1. — С. 22–26.
- Марценюк, Л. В. Організаційні моделі управління туристичним бізнесом [Текст] / Л. В. Марценюк // Економіка та держава. — 2016. — № 3. — С. 23–27.
- Генний, О. М. Методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом [Текст] / О. М. Генний // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». — 2015. — Вип. 10. — С. 7–14.
- Khanal, B. R. Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: an input-output analysis [Text] / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // Tourism Economics. — 2014. — Vol. 20, № 1. — P. 171–194. doi:10.5367/te.2013.0255
- Pratt, S. Economic linkages and impacts across the talc [Text] / S. Pratt // Annals of Tourism Research. — 2011. — Vol. 38, № 2. — P. 630–650. doi:10.1016/j.annals.2010.11.014
- Forsyth, P. The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? [Text] / P. Forsyth, L. Dwyer, R. Spurr, T. Pham // Tourism Management. — 2014. — Vol. 40. — P. 126–136. doi:10.1016/j.tourman.2013.05.011

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАЦИОНАЛЬНОЙ МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТУРИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИЕЙ «УЗКОКОЛЕЙНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

Разработаны концептуальные основы моделей железнодорожных компаний для организации туристических перевозок по узким железнодорожным путям, которые базируются на принципах выполнения определенных функций и имеющихся у компании инвестиций на развитие.

Впервые в Украине разработан новый методический подход для определения финансовых потоков железнодорожной туристической компании. Это позволит спрогнозировать экономические показатели ее работы.

**Ключевые слова:** узкоколейная железная дорога, туристическая компания, туризм, железнодорожный туризм, финансовый поток, организационный поток.

*Марценюк Лариса Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент, кафедра економіки та менеджменту, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна, Україна, e-mail: rwinform1@rambler.ru.*

*Марценюк Лариса Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, кафедра экономики и менеджмента, Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. акад. В. Лазаряна, Украина.*

*Martseniuk Larisa, Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Ukraine, e-mail: rwinform1@rambler.ru*